Cámara de Representantes

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 587 de 2016

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
VÍCTOR ROSSI

DIRECTOR NACIONAL DE TRANSPORTE
FELIPE MARTÍN

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 15 de junio de 2016

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Omar Lafluf.

Miembros: Señores Representantes Mary Araújo, Daniel Caggiani, Juan José Olaizola, Adrián Peña y Martín Tierno.

Invitados: Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi y Director Nacional de Transporte señor Felipe Martín.

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

Prosecretaria: Señora Viviana Calcagno.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Omar Lafluf Hebeich).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el honor de recibir al ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi, y al director nacional de Transporte, Felipe Martín.

Deseamos abordar el tema del transporte en todas sus modalidades. En la Comisión decidimos que, antes de recibir a las empresas a plantear sus problemas, debíamos entender globalmente el asunto.

Lo primero que quisiéramos conocer es en qué situación está la cooperativa Raincoop. Además, solicitamos que nos informen sobre transporte urbano e interdepartamental; subsidios, para entender cuántos y de qué tipo; fideicomisos; transporte de estudiantes, especialmente en el interior, las líneas de transporte en el medio rural, que tienen pocos pasajeros y deben recorrer distancias grandes, en muchos casos con mala caminería, y transporte de turismo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En lo que refiere a la cooperativa Raincoop, teníamos dos permisos en condición de precarios y revocables, las líneas 221 y 222, que fueron parte de una historia llena de acontecimientos y luego se suspendieron. En 2005 tuvimos la posibilidad de volver a habilitar las líneas en beneficio de Raincoop. Esta cooperativa tuvo un origen en el sistema urbano de Montevideo y el mayor porcentaje de su actividad estaba dirigido a los servicios del transporte urbano de Montevideo, a través de una serie de líneas que integraban un porcentaje mayoritario en la actividad de la empresa.

Por lo tanto, el proceso económico- financiero de la empresa fue muy complicado en el último tiempo. Hubo un decaimiento en los servicios que brindaba prácticamente en todas sus líneas, sobre todo en la 221 y la 222. En algún momento tuvimos la necesidad de comunicarles algunas observaciones a la empresa respecto a este proceso de decaimiento en el cumplimiento de los servicios, habida cuenta de que la responsabilidad del Ministerio es, fundamentalmente, con los usuarios, con los pasajeros. Nosotros somos los reguladores de los servicios que se otorgan a las empresas para que estas cumplan con ellos debidamente y en beneficio de los usuarios.

Como la cooperativa, fundamentalmente, es integrante del sistema urbano, desde un primer momento tuvimos comunicación con la Intendencia de Montevideo y manifestamos la voluntad de acompañar las decisiones que la Intendencia tomara respecto a la situación y a la solución de los problemas generados por la crisis de Raincoop. Cuando se llegó a una etapa de definiciones, la Intendencia, con la firma del intendente, nos comunicó oficialmente los criterios que iban a manejar para procurar superar el vacío generado con la crisis de Raincoop. Nosotros confirmamos que íbamos a actuar apoyando las definiciones que la Intendencia tomara con los permisos que regulaba el Ministerio. Inmediatamente, la Intendencia nos comunicó la decisión de suspender los servicios que realizaba Raincoop en el transporte urbano el 13 de junio, y nosotros promovimos una resolución en el mismo sentido. Caducamos los servicios que cumplía la empresa Raincoop en las líneas 221, 222 y DM 1, que tiene un servicio especial a Zonamérica. Además, sacamos otra resolución donde adjudicamos estos permisos, en las mismas condiciones, a las empresas que nos indicó la Intendencia que eran parte de la distribución que se había negociado. La línea 221 fue a UCOT y la 222 pasó a Coetc, con el número de permisos de coches correspondientes a cada una de las líneas -la primera eran once y la segunda, catorce-, con la exigencia de que esos permisos obligaran a las empresas beneficiadas a tomar cierto número de trabajadores.

Actualmente, estamos procurando que los servicios readjudicados puedan irse normalizando, en primer lugar atendiendo las necesidades de los usuarios, porque la merma de los servicios en estas líneas perjudica a los pasajeros. En segundo término, queremos que las unidades necesarias se vayan incorporando por parte de las empresas adjudicatarias y, en la medida en que se cumpla con lo anunciado por la Intendencia en cuanto al sorteo del destino de los trabajadores, vayan recibiendo a los empleados.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Debo confesar que estos temas nos resultan complejos de abordar, complicados, con paramétricas y con un montón de cosas en el medio.

Si bien sabemos que la mayoría de los servicios tienen que ver con la Intendencia de Montevideo, mi pregunta es si el Ministerio o la Dirección Nacional de Transporte han estado ausentes de todo este proceso que hemos venido estudiando en Comisión, con la visita de delegaciones.

Algo novedoso, que no se había mencionado, es que en este reparto de líneas aparece la empresa Cutcsa, que tiene el 65% del transporte en Montevideo.

Quisiéramos saber si el Ministerio comparte la decisión de la Intendencia de entregar determinadas líneas a Cutcsa. ¿El Ministerio no considera que esto tiende a aumentar la concentración en una empresa? ¿Está de acuerdo con esa concentración en una sola empresa del transporte capitalino?

En lo que refiere al consorcio metropolitano, han estado los tres directores de las intendencias del área metropolitana y han sido consultados. De eso surge que el consorcio metropolitano lleva como mínimo un año y medio sin reunirse. Queremos saber por qué. ¿Acaso no serían el Ministerio y la Dirección Nacional de Transporte los que deberían liderar el trabajo de ese consorcio que, según nos han dicho los tres directores, tiene que ver con el desarrollo de políticas en el área metropolitana? Parece que nadie toma la iniciativa porque a nadie le corresponde, según surge de la versión taquigráfica de la Comisión a la que concurrieron los directores.

Dado que este problema de Raincoop se da en una empresa de las más importantes del área metropolitana ¿no se debería haber estudiado este tema?

Con respecto a las líneas 221 y 222, quiero saber si hay una limitación para las personas que pueden ser tomadas para trabajar. Me refiero a una resolución que ha tomado el Ministerio y que tiene que ver con que aquellos que demanden al Estado no podrían trabajar en esas empresas. ¿Eso es así? Si lo fuera ¿cuál es el fundamento de esa decisión?

Me llegó información de que las líneas que va a recibir Cutcsa van a terminar teniendo un valor comercial por lo que cada permiso cuesta en el mercado. Una cuarta parte de esos servicios equivale a US$ 60.000, por lo que multiplicando por cuatro cada servicio llegaría a US$ 240.000, que multiplicados por la cantidad de servicios alcanzaríamos una cifra superior a los US$ 9.000.000 que obtendría la empresa Cutcsa. Esto es algo que fue anunciado públicamente, figura en medios de prensa y ha formado parte de las declaraciones de la gente de Raincoop. Como desconozco este aspecto -lo reitero- quisiera que se nos explicara si es posible que después de esta adjudicación Cutcsa pueda obtener un beneficio de ese rango.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pido concreción en las preguntas porque queremos abordar seis temas muy extensos y debemos tratar de aprovechar el tiempo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Propongo que le saquemos presión a esta sesión. Tenemos poco tiempo y me parece importante lo planteado por el señor diputado Adrián Peña porque necesitamos ayuda para resolver los

problemas de la mejor manera. El señor diputado plantea que quiere saber y, a la vez, participar. Por lo tanto, sugiero al señor presidente que, más allá de avanzar todo lo posible en estas horas, fijemos otra reunión ya mismo para seguir considerando estos temas.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradecemos la presencia del señor ministro y del señor director nacional de Transporte.

Compartimos que el tema de Raincoop es importante, así como distintos aspectos de la política de transporte de nuestro país y del departamento de Montevideo, que concitan especial atención de los integrantes de esta Comisión.

El proceso de Raincoop se origina en distintos problemas de gestión que es venían arrastrando y que todos conocemos porque son de público conocimiento. Creemos que la decisión del Banco de la República de cortar la línea de crédito el 14 de diciembre ayudó muy poco o inició el proceso terminal de la empresa. A raíz de esa decisión la empresa no pudo pagar los aguinaldos ni pagar en fecha al BPS, como venía haciéndolo, por lo que se le cortó el beneficio de buen pagador. A partir de allí empezaron a aparecer cosas raras: ómnibus que se prenden fuego -inclusive nuevos, de cinco o seis años en el mercado- y ruedas que se salen. En esa situación se rescata la voluntad del grupo de cooperativistas mayoritario y empleados de la cooperativa de sacar adelante la empresa pese a todas las dificultades. Quiero dejar esto de manifiesto porque no me parece un dato menor para cuando lleguemos a las conclusiones relativas a cómo terminó la empresa.

Luego de eso comienzan conversaciones y un nuevo intento de gerenciamiento de la empresa. Aparece la señora Lourdes Carbajal manifestando voluntad de encargarse de conseguir una solución para la empresa y la cooperativa le cede la posibilidad de gerenciarla, aunque al final no se consigue una fórmula por esa vía. Tampoco parece que esta persona tuviera capacidad o antecedentes para gerenciar una empresa de estas características y con este nivel de crisis, por lo que se trató de un episodio que no llegó a buen puerto. A partir del 24 de abril se suceden las negociaciones con las empresas Coetc, UCOT y COME a efectos de alcanzar una solución y adjudicar las líneas de Raincoop que en la práctica estaba muriendo todos los días, porque tenía problemas para salir a la calle, los empleados tenían un atraso importante en los sueldos y cobraban una exigua cifra de dinero por día para mantener el servicio.

La semana pasada suceden un montón de hechos, algunos de los cuales son significativos y otros también llamativos. A la vez, debemos considerar las últimas decisiones que se tomaron a nivel de la Intendencia y del Ministerio. Quiero rescatar que el señor ministro dice que acompañó el proceso de decisiones de la Intendencia, lo que no es raro porque es un actor principal en este tema desde el año 1990, cuando fue jerarca de la Intendencia en el área de transporte.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Desde antes.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Desde antes ya era un actor a nivel privado y sindical, pero como jerarca de la Intendencia lo fue a partir del noventa. Además, fue dos veces ministro, por lo que es un actor principal de todo este período. Por tanto, es bueno intercambiar ideas con él en estos temas.

Nosotros queremos saber con qué criterios se asignaron las líneas a las empresas, porque de las negociaciones surge que Cutcsa queda prácticamente con el monopolio de las líneas en la avenida 18 de Julio. Estamos hablando de las líneas 14, 21, 77 y D10. Aparte queda solamente una de las tres líneas de la CA1, que estaría en manos de Coetc, ya que las otras dos también se las queda Cutcsa.

A la vez, llamó la atención que el viernes pasado el presidente de Cutcsa realizara declaraciones en los informativos de la noche, y mientras se realizaban las negociaciones ya estuviera comunicando las líneas que iba a tener la empresa. Se ve que tenía esa información privilegiada.

El señor diputado Peña ya preguntó acerca de los permisos que se adjudican a la empresa Cutcsa. Se calcula en US$ 9.840.000 lo más bajo y eventualmente hasta algo más, calculando algunas líneas diferenciales o diferencias de mercado que pueden existir en las partes de esas líneas. Teniendo en cuenta que hay deudas con el Banco de la República y que aparentemente la liquidación de Raincoop no va a terminar de cubrir los pasivos y deudas que existen con ese banco, ¿no se pensó que una parte del beneficio que iba para las empresas podía utilizarse para cubrir esa deuda de manera que no la tuviera que pagar la sociedad uruguaya, o que eventualmente tuvieran algún beneficio los cooperativistas que eran de Raincoop, que en el caso de Cutcsa entran como empleados y no como cooperativistas?

Por otra parte, Cutcsa y COME son sociedades anónimas. Cuando negociaba, COME ofrecía un octavo de parte a cada excooperativista de Raincoop, mientras que Cutcsa nada. Las dos empresas son sociedades anónimas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Permítaseme una interrupción.

Yo sé que la Comisión se reunió con el director de Vialidad de la Intendencia. Nosotros no podemos contestar ninguna de las preguntas que hasta ahora ha hecho el señor diputado Olaizola porque no están en el ámbito de nuestras competencias. Con respecto a algunas podemos tener una opinión, como seguramente la tenga el señor diputado, pero en cuanto a otras ni siquiera tenemos más conocimiento que el señor diputado.

Puedo hacer comentarios acerca de la situación de Raincoop porque, efectivamente, la conozco desde antes del año noventa y podría citar una sucesión de anécdotas relativas a las dificultades que ha vivido en su historia y las veces que estuvo a punto de desaparecer. Inclusive, una de esas veces fue cuando me tocó el privilegio de ser ministro de Transporte y Obras Públicas por primera vez, instancia en la cual restablecimos las líneas que en su momento le había dado el gobierno del Partido Nacional a Raincoop y después se habían suspendido, es decir la 221 y la 222, con el afán de ayudar en un proceso que sabíamos que tenía complicaciones. Pero reitero que no puedo dar las respuestas solicitadas; no corresponde que yo las dé y tal vez los directores de la Intendencia tengan la voluntad de concurrir nuevamente y hablar de esos temas.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Yo estaba preguntando la opinión del señor ministro acerca de estos temas. Nosotros nos reunimos el miércoles pasado con el director de la Intendencia, antes de que se precipitaran las decisiones que culminaron con la adjudicación de líneas y demás, lo que tuvo lugar el viernes de noche.

Además, quería preguntar su opinión acerca de lo manifestado por el señor diputado Peña ya que coincido en su interrogante relativa a la resolución del Ministerio de Transporte y Obras Pública, que establece: "Dispónese que el personal a absorber para la explotación de las referidas líneas" -se refiere a las líneas interdepartamentales 221 y 222- "será a razón de 4 funcionarios por coche, nómina que resultará de los criterios aprobados de ingreso por sorteo, siendo condición excluyente la inexistencia de reclamación de especie alguna contra el Estado". Queremos saber cuál es el fundamento de eso, y esta sí es un área directa del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Cuando el señor ministro asistió el 9 de diciembre de 2015 planteamos una reformulación del sistema de transporte de Montevideo, ya que creíamos que era importante revisar el tema. El ministro dijo a la Comisión que los cambios al sistema no eran un tabú y que se estaban evaluando. Hoy tenemos una empresa menos en Montevideo. Hay algunas declaraciones del entonces Intendente electo, Daniel Martínez, en el programa *No toquen nada*, de Océano FM, del 30 de mayo del año pasado, en el mismo sentido, expresando que él no se oponía sino que, al contrario, creía que era necesario rever el sistema en Montevideo. Pero la verdad es que no vemos los cambios y queremos saber qué vamos a hacer, porque no nos parece bueno que dentro de poco nos reunamos y haya otra empresa caída. Sabemos que Raincoop no era la única que tenía dificultades y que hay otras empresas con problemas.

Tal como hace el señor ministro, debemos tocar madera para que no caigan pero, además, sería bueno reformular las políticas y analizar el sistema de aquí a futuro para evitar reunirnos nuevamente por una situación de crisis de este tipo.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Quería plantear una cuestión de orden pero quedé al final de la lista de oradores. De todos modos, voy a hacerlo.

Generalmente, estilamos que cada una de las delegaciones que asiste presente los temas para luego formular preguntas. Quería saber si íbamos a cambiar el criterio.

Además, me parece que, en términos políticos -esto ya lo hemos discutido en la Comisión varias veces-, podemos nacionalizar los temas departamentales pero existen autonomías departamentales que implican la posibilidad de desarrollar determinadas políticas. Quizás el Ministerio tenga intención de incidir en la política departamental pero no puede hacerlo porque funcionalmente le está vedado. Entonces, me parece que en términos políticos nosotros podemos utilizar esta Comisión para informarnos y profundizar determinados temas, tal como lo planteó el señor presidente al tomar su cargo, o también para después hacer política hacia afuera diciendo que trajimos al ministro y le hicimos preguntas pero no nos respondió. Me parece que ese no debería sería el fin último de esta Comisión ni tampoco fue el ánimo con el que convocamos al ministro y al director nacional de Transporte. Por lo tanto, reitero mi pregunta en cuanto a si vamos a seguir con el criterio que veníamos utilizando en estos meses de trabajo, porque creo que deberíamos encaminarnos por ese lado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Insisto en que tenemos planteos muy importantes de las empresas que nos visitaron a los que hay que dar respuesta. Se preguntó por qué se subsidia en un 50% al interior y en un 100% a Montevideo. También se planteó cómo se puede ayudar al sistema de transporte en el medio rural, donde la gente se queja de que hay pocas unidades porque son muy pocos pasajeros. Queremos saber qué tipo de subsidios hay. Asimismo, está el planteo de las empresas de turismo con respecto a cuánto subsidio reciben por el tema del gasoil y cuánto gastan, ya que se dijo que hay empresas que reciben mucho más porque los ómnibus gastan mucho menos.

Todos estos temas son nacionales. El señor ministro tuvo la buena voluntad de centrarnos en Raincoop, pero tenemos que aprovechar el tiempo para conversar sobre los otros asuntos.

SEÑOR PENA (Adrián).- No comparto algunas de las expresiones del señor diputado. Está claro que el señor ministro no puede responder sobre materia departamental, y no se lo vamos a exigir. Sin embargo, entendemos que el Ministerio no es un espectador, como el vecino que pasa caminando por la calle. Lo que estamos pidiendo es una aproximación para poder abordar el tema.

Agradecemos la posibilidad de seguir discutiendo en instancias posteriores. Mi intención, y la de la mayoría de los legisladores, es entender para empezar a aproximarnos. Ese es el ánimo que me mueve. Acá no va a salir nadie diciendo nada que no corresponda. Lo que queremos es entender, y quien nos puede explicar mejor esto es quien ha sido actor principal en estos temas y los conoce como nadie.

También hay una figura, la del Consorcio de Transporte Metropolitano, que integra el Ministerio y que tiene que ver con estos temas. Desde mi punto de vista, entiendo que la mayoría de las preguntas no están fuera del ámbito ya que el Ministerio integra un consorcio con las intendencias que incluye estas problemáticas en particular. No estamos hablando de temas municipales sino del transporte metropolitano, y el Ministerio tiene parte en él.

SEÑOR PRESIDENTE.- Propongo que sigamos con los temas y, al final, hagamos una ronda de preguntas.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Eso es imposible.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, terminamos tratando dos temas.

(Diálogos)

——Por supuesto que me preocupa el tema Raincoop al que

le hemos dedicado varias reuniones, pero quiero volver a mi pueblo con algunas respuestas para otras problemáticas que son de suma urgencia. Hoy hay, por ejemplo, estudiantes que en el medio rural no están pudiendo ser transportados.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Tengo algunas consultas para hacer con respecto al tema de Raincoop, pero quisiera hacer una aclaración.

La Comisión había realizado una convocatoria específica para abordar un conjunto de temas vinculados al transporte metropolitano, capitalino y del país, y en base a ella, recibimos al señor ministro y al director nacional de Transporte.

Con relación a las preocupaciones que tienen los señores legisladores, recibimos una propuesta del señor ministro de abordar en el día de hoy específicamente el tema de Raincoop y, en todo caso, fijar una nueva fecha para tratar el resto de los asuntos. Lo que deberíamos acordar entre nosotros es si vamos a tratar el orden del día que teníamos planteado o específicamente nos vamos a dedicar al tema de Raincoop.

Reitero que el espíritu con el que vine a esta Comisión fue el de tratar todos los temas vinculados al transporte. Asimismo, acompaño la preocupación que planteaba el señor diputado Caggiani en el sentido de que, por una cuestión de forma de lo que es el trabajo de la Comisión, deberíamos escuchar el informe que del señor ministro y, en algún momento, generar un ámbito de consultas.

SEÑORA ARAÚJO (Mary).- Ya que estamos debatiendo internamente la metodología para abordar el tema con el señor ministro y el señor director quisiera agregar que, más allá de su voluntad para poder ir contestando las preguntas de los señores diputados sobre los diferentes temas planteados, sean específicamente en el ámbito de sus competencias, porque hay muchos de estos temas que están incluidos en el orden del día que son competencias departamentales puras y, en base a eso, también comenzamos a recibir a directores de las intendencias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero recoger las expresiones reiteradas de que lo que se procura es trabajar sobre el tema del transporte, y me parece bien. Está planteado el tema Raincoop que, efectivamente, nos preocupa, no nos resulta ajeno, no estamos ausentes, lo conocemos desde hace tiempo y podemos

abundar en detalles con nuestra opinión, que no escondemos y que tenemos desde siempre. Pero ahora, me parece que hay que concentrarse en la mejor solución posible para la situación que desde hace bastante tiempo estaba generada.

Alguno de los señores diputados hizo mención a situaciones como la experiencia de la síndica o interventora. Eso me pareció un mamarracho increíble, incomprensible y, además, inaceptable. Si quieren una opinión del ministro diré que en un servicio concesionado y regulado, no puede pasar alguien por la calle, meterse en una asamblea y hacer una propuesta cuando hay una organización que tiene una forma jurídica, una institución que tiene una serie de compromisos que fueron otorgados para poder cumplir con un servicio público como es el del transporte; estas cosas no se pueden resolver al boleo.

También tenemos opinión sobre otros aspectos. Por ejemplo, recuerdo que cuando en 1990 accedimos a la Intendencia Municipal de Montevideo como director de Tránsito, suprimimos el M1, que era el transporte céntrico, y no le encontramos explicación a que actualmente haya una línea céntrica.

Esos son elementos que después podemos buscar si tienen o no incidencia en la participación de las distintas empresas en el sistema de transporte y en las recaudaciones. Pero hoy, en concreto, más allá de opiniones sobre todos estos temas, tenemos la realidad de una empresa que no estaba en condiciones -desde hace bastante tiempo- de seguir cumpliendo con los servicios.

Lo fundamental es que las empresas existen en función de la necesidad del transporte de los usuarios, y los otros elementos que se discuten -uno muchas veces ve artículos en la prensa respecto a lo que sí y a lo que no-, son cuestiones secundarias, son consecuencias de la función principal. Se trata de un servicio público que debe servir al usuario, y cuando no pasa la línea 76 o no pasa la línea 17, díganle a los vecinos de Capurro por qué se quedan sin servicios que los acerque a sus trabajos, a sus estudios, a sus actividades o a otras líneas de servicio. Muchas veces nos enredamos en los aspectos secundarios o terciarios, en las consecuencias, y lo fundamental es que tenemos que asegurar los servicios.

Entonces, después de un proceso largo -a mi entender, demasiado largo- y engorroso de negociación, de intercambio y de búsqueda de consensos, lo que se resolvió a nivel de la Intendencia de Montevideo fue eso, porque ¿cuál era la otra opción que había para asegurarle a los usuarios los servicios que necesitaban en las paradas de Montevideo?

Como en esto, lamentablemente, ya tenemos alguna experiencia, porque vivimos lo de Cooptrol, lo de Cotsur, que fueron las hermanas gemelas de Raincoop en su momento, sabíamos la complejidad que estos procesos tienen. Todo el mundo tiene legítimo derecho a tener opiniones pero, en general, la solución nunca le da satisfacción al cien por ciento de las opiniones, ni puede resolver el cien por ciento de las necesidades. Lo óptimo hubiera sido que Raincoop hubiera podido desarrollarse, y tuvo varias oportunidades de hacerlo como una empresa en marcha. Lamentablemente, lo que pasó no era lo deseable, y había que buscar una solución alternativa. No sé si fue la mejor, pero ¿qué otra había? Hubo otros intentos, otras intenciones y otras búsquedas por parte de la autoridad reguladora, que era la Intendencia de Montevideo. Por eso, desde un principio dijimos -no porque no leyéramos los diarios ni porque no nos llegaran opiniones y hasta aspiraciones diversas- que íbamos a acompañar el proceso de la Intendencia, ya que era la mejor manera de contribuir, habida cuenta de que teníamos responsabilidad sobre dos líneas -importantes, pero dos líneas-, no queríamos agregar un problema más. ¿Qué hubiera pasado si desde el Ministerio de Transporte y Obras

Públicas hubiéramos sugerido otras alternativas, otras soluciones o seguir procedimientos diferentes? Tenemos que dar seguridad y tranquilidad a los usuarios y, acompañando esto, les dimos seguridad, al punto que -por lo que vi en los medios de prensa- casi se hizo pública antes nuestra resolución. Inmediatamente después de que la Intendencia nos confirmó que habían tomado la resolución y que el intendente había firmado, sacamos una resolución -acompañando- por la que se otorgó las líneas 221 y 222.

Nos preguntan por qué hicimos la observación respecto a las personas que están en condiciones de ocupar esos lugares que se designan, que son 4 por permiso. Si bien la paramétrica establece 3,5 trabajadores por permiso, hemos procurado contribuir a la solución del problema; nos pareció que si redondeábamos en 4, ayudábamos a resolver las expectativas de algunos trabajadores más de que tuvieran sus puestos de trabajo, y nuestra voluntad es que esto funcione.

No sé con qué sentido o con qué intención -no soy yo quien tiene que juzgar intenciones-, pero me ha llegado una larga lista de nóminas de acciones judiciales, promovidas por algún profesional -abogado-, iniciadas por distintos trabajadores reivindicando eventuales derechos que tenían en Raincoop, que no pudieron ejercer en esa empresa, y que aspiran repetir, eventualmente, contra otras empresas y, especialmente, contra la Intendencia de Montevideo y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. También hemos recibido un sinnúmero de comunicaciones de personas que aclaran que ellos no están vinculados a ninguna reclamación y que desautorizan cualquier reclamación que se haya presentado. Por lo tanto, vimos que la cancha estaba pantanosa y, entonces, pusimos esa referencia porque no queremos que haya confusiones.

Lo que estamos haciendo no es comprometiendo solamente el otorgamiento de permisos para que trabajadores puedan acceder a cumplir una función laboral; estamos adjudicando permisos a una empresa que está constituida por socios cooperativistas y, desde luego, que esos socios tienen derechos como trabajadores. He sido fundador de Ascote, que es la Asociación Sindical de Cooperativistas del Transporte, por lo tanto sé perfectamente que tienen derechos como trabajadores, pero también tienen obligaciones como empresarios, porque son cooperativistas. Entonces, si viene el mecánico, que no tiene ninguna participación social, y se va a integrar, tiene el legítimo derecho de hacer toda la reclamación jurídica que le corresponda, porque es su trabajo. Pero si viene un socio cooperativista, que era socio cooperativista en Raincoop, además de los derechos, tenía obligaciones; era accionista, era dueño de la empresa y, por lo tanto, está comprometido en esas obligaciones que quedan por el camino. En los hechos, cuando la empresa perdió la solvencia, perdió su participación social. Desde el punto de vista jurídico y económico, se fundió, y nosotros le estamos dando la nueva oportunidad de defender su parte social, que la perdió en la cancha. Entonces, me parece que debemos preservar los intereses que tiene la sociedad en su conjunto, poniendo límites. Si el ciudadano, como tal, opta por el desarrollo de una reclamación de tipo judicial, está bien, está en su derecho y nadie le va a decir nada, pero si opta por esta alternativa que le damos, por esta oportunidad de seguir defendiendo, no solo su trabajo sino su pequeño patrimonio social, lo común es que ningún organismo del Estado puede cerrar un contrato con un particular que le está demandando. Eso pasa en cualquier actividad y con cualquier empresa; lo hacen las propias empresas del transporte, cooperativas y sociedades anónimas, cuando reciben una reclamación por vía judicial de sus socios o accionistas. Lo primero que hacen es decirles que si forman parte de la sociedad y hacen una demanda individual, quedan afuera de la sociedad. Esa es la práctica que debemos aplicar, porque es la forma de preservar. ¿Cómo vamos a incorporarlos y darles un permiso? Es legítimo que nos pregunten por qué hacemos la observación. Pero si a una

persona le otorgamos ese permiso y le habilitamos la parte social que perdió en la empresa anterior y, a su vez, nos está haciendo una demanda y, por lo tanto, no sabemos qué resultado va a tener esa demanda, también sería legítimo que nos llamaran y nos preguntaran: "¿Le están otorgando un derecho a quien está actuando contra el interés de todos nosotros, que es quien nos representa en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas?".

Por cierto, que llegará el momento en el cual los argumentos, el derecho y, si es necesario, los jueces, determinarán de parte del particular y también de parte del Estado pero, en principio, y habida cuenta de que no podemos esperar a que terminen las instancias del proceso que se inicia, lo menos que tenemos que hacer es poner esa salvaguarda que, me parece, es de sentido común.

Cuando ponemos el ingreso de equis número de trabajadores con la posibilidad de tener una parte social en las cooperativas a las cuales se integran, estamos haciéndolo con el afán de ayudar a resolver el problema de los ciudadanos del transporte y de las empresas, pero también de esos cooperativistas que quedaron por el camino y le damos una oportunidad más, pero debemos establecer claramente las reglas de juego pensando en el futuro.

Ustedes mencionaron un tema que tiene que ver con este capítulo de Raincoop, pero que también está relacionado con el segundo tema. Algún legislador me preguntaba si le tengo miedo a la concentración o no. Yo le tengo miedo a que no exista una regulación que garantice el equilibrio de los servicios. Digo esto porque necesitamos que los servicios le den garantías a los usuarios; en eso tenemos alguna experiencia. En realidad, la participación de las empresas en el mercado no puede incidir en que los servicios sean accesibles de manera universal. Me voy a explicar mejor: si cada empresa promueve su estilo de cumplir los servicios, desde luego, tendrá más posibilidades de captar y cautivar clientes la que tenga un porcentaje mayor del mercado y de los servicios.

Hace algunos años, cuando nos tocó regular el servicio de Montevideo, cada empresa transportaba a los usuarios -estudiantes, u otros- que compraban sus propios abonos. Entonces, una de las cosas que promovimos, y logramos, fue que los abonos sean un servicio para el usuario y que pudieran ser utilizados en cualquier empresa, independientemente de en cuál haya sido comprado. Por lo tanto, los usuarios podían tomar el primer ómnibus que pasa, sin importar la compañía.

Sin duda, estos son elementos de regulación que deben ser tenidos en cuenta porque, en realidad, tienen que ver con la manera en que se expresa la calidad y las tendencias de los servicios.

Recuerdo que en aquel entonces había una fórmula para calcular el boleto, y que algunas empresas sobrevivieron y crecieron y otras se fundieron por la implementación de esa fórmula. Sin embargo, el ciudadano no se vio beneficiado por los mejores costos de algunas empresas; por el contrario, se vio perjudicado por el mal servicio que recibían de otras.

En ese sentido, ya que hablamos de concentración, puedo decir que en ese momento la empresa Cutcsa tenía un porcentaje de participación en el mercado mucho mayor que el que tiene actualmente; por supuesto, nos fijamos que en los últimos años creció un par de puntos, lo que nos preocupa, ya que eso tiene que ir acompañado de elementos de regulación que garanticen el servicio. Pero no queremos que esto suceda para beneficiar a la empresa Cutcsa, o a otra que no sea una sociedad anónima, sino a los usuarios; lo que se busca es garantizar a los usuarios el acceso a servicios óptimos.

Por supuesto, hay que prestar atención a ese proceso, porque la Intendencia buscó una solución distinta a la que se puso en práctica. Sin duda, la solución inicial no resolvía el problema -porque nunca se resuelve *a priori*; hay que hacerlo todos los días-, pero procuraba dejar más lejos la concentración de servicios. Entonces, la Intendencia de Montevideo puso en práctica esta solución porque, seguramente, no tuvo alternativa, ya que según tengo entendido, la otra empresa -que no era una cooperativa- que iba a participar de la solución, a último momento se retiró de la negociación, pero ya se había decidido que Raincoop no podía continuar operando.

Por lo tanto, si Raincoop no podía seguir trabajando, y COME no estaba dispuesta a participar del acuerdo, no había otra forma de resolver la situación de la distribución de las líneas y la problemática que iban a vivir los ciudadanos en las paradas, esperando ómnibus.

Por cierto, comparto la preocupación de los señores diputados, y creo que es un factor al que hay que darle seguimiento; y por ello, ustedes tocaron otro tema, que también tiene que ver con el transporte.

Entonces, me preguntan: ¿por qué desde hace un año y medio no funciona el Consorcio Metropolitano? En realidad, desde el 1º de marzo, fecha en que asumí como ministro de Transporte y Obras Públicas, el Consorcio Metropolitano no funciona. ¿Saben por qué? Porque se puede reunir a delegados de las intendencias del área metropolitana con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para hacer sociabilidad y perder el tiempo; por supuesto, si se reuniera para cumplir su objetivo, valdría la pena.

Quiero decir claramente que el Consorcio Metropolitano fue promovido por nosotros cuando llegamos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en el año 2005; en realidad, hicimos un trabajo en la agenda metropolitana y realizamos las consultas jurídicas necesarias -lo que llevó tiempo y discusiones- hasta que llegamos a firmar el contrato. En ese trabajo participó el Ministerio y las Intendencias de Canelones, Montevideo y San José, que fueron los organismos que firmaron el contrato del Consorcio.

Por supuesto, luego de la firma, había que poner el Consorcio en funcionamiento, institución que tenía la idea de poner en marcha una forma de administración de los servicios de transporte metropolitano superior a la establecida en el marco de las competencias que reserva la Constitución de la República para cada una de las intendencias y para el propio Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En ese sentido, a través del contrato que se firmó, el Ministerio y las Intendencias aceptaron renunciar a parte de sus potestades para ponerlas en manos del Consorcio, que iba a ser dirigido de forma profesional -más allá de los intereses departamentales, políticos, sectoriales o de las empresas-, con el fin de coordinar los servicios de transporte de toda el área, utilizar mejor los medios que se disponen, y hacer más eficiente el servicio en beneficio de la gente. Pero solo se llegó hasta la firma, lo que fue mucho, ya que ahora tenemos un Consorcio-, porque al momento de aplicarlo cada intendencia reivindicó su competencia. En realidad, cada una de ellas quería participar en el área metropolitana pero solo en las cosas que las beneficiaban, y se debió a que eran dueñas de resolver los problemas que tenían que ver con su competencia.

En ese sentido, todavía no pudimos lograr que las empresas suburbanas y metropolitanas ingresen al Corredor Garzón; tampoco pudimos coordinar las paradas, o realizar las complementaciones necesarias, ya que cada intendencia se reserva el derecho de brindar el servicio departamental dónde y cómo se le antoja, o lo que es peor,

se reservan la potestad de no decidir nada y dejar que las empresas anden por donde quieran y cobren lo que quieran.

Entonces, quien habla, el ministro de Transporte y Obras Públicas, que ya discutió este tema durante cinco años, cuando volvió a asumir el cargo en este período, lo primero que hizo fue preguntar a los intendentes si estaban de acuerdo con seguir con el Consorcio, pero las respuestas todavía las está esperando. Como dije, nosotros los convocamos, pero no hemos recibidos ninguna comunicación solicitando que convocáramos al Consorcio Metropolitano.

Por otro lado, la Agenda Metropolitana funciona, se reúne para hablar de un montón de temas, y ha tenido una muy importante gestión. De todos modos, sobre este tema hay que sentarse a la mesa para hacer un trabajo técnico, considerando que ya está agotada la posibilidad de resolver los sistemas del transporte dentro de las áreas departamentales; en realidad, ya no da más jugo.

Hace poco leí en una versión taquigráfica de esta Comisión en la que alguien dijo que era partidario de que se extendiera el valor de la tarifa urbana hasta Ecilda Paullier ¿pero quién lo paga? ¿Cómo se coordina? Es claro que todos queremos beneficios, pero son difíciles de alcanzar.

Además, hay protestas porque el 175 llega hasta Las Piedras con el valor del boleto de Montevideo, y porque hay tres tarifas en una parada, pero por otro lado se aspira a que con la tarifa de Montevideo se pueda ir hasta Santa Lucía. En realidad, el sistema tarifario de Montevideo se basa en la recaudación que se hace en este departamento.

Asimismo, se dice que toda el área suburbana de Montevideo está tomando pasajes de ahí, lo cual es cierto, porque el objetivo principal es defender al usuario y darle un buen servicio. Sin embargo, eso no se puede extender ilimitadamente si no existe una política y una coordinación. En realidad, el gobierno debe acordar con las empresas la administración de los servicios; sin duda, estos se deben coordinar y mejorar para que no se superpongan, para que las diferentes compañías no deban competir en cada parada por la venta de boletos y para que puedan extenderse con regularidad y certeza en toda el área metropolitana.

Por tanto, esa es la razón por la que no se reúne el Consorcio Metropolitano, aunque seguimos creyendo que no es la única solución. Además, teniendo en cuenta lo que leímos y escuchamos, consideramos que el hecho de que exista un ámbito con garantías para todas las Intendencias es una condición para desarrollar el mejoramiento de otros modos de transporte y lograr una mayor coordinación en el área metropolitana. Sin duda, queremos que ese ámbito también nos permita superar esos límites departamentales que están en la Constitución, que si bien dan autonomía, fueron superados por la realidad, ya que la población se ha extendido más allá de dichos límites, y tiene necesidades y derechos; además, el ciudadano no tiene la culpa de nada.

Sin duda, podemos seguir comentando anécdotas y referencias sobre el problema, pero lo que realmente necesitamos es contar con la disposición necesaria para comenzar a coordinar cosas sencillas. En realidad, creo que las intendencias van a ganar plata, ya que tendrán la posibilidad de fijar una política que les permita superar las limitaciones que todos tenemos.

Por otro lado, el señor presidente también consultó sobre el transporte urbano e interdepartamental, y sus categorías. En realidad, el transporte urbano actualmente está regulado por la Intendencia de Montevideo, y el interdepartamental, de media y larga distancia, juega en otro andarivel, ya que tiene otra regulación que funciona de manera

aceptable, desde hace tiempo y con buena calidad de los servicios. Por tanto, el problema lo tenemos en la zona suburbana o metropolitana, porque allí convive la influencia del transporte urbano con la falta de definiciones del transporte departamental de San José y Canelones, ya que en esos departamentos hay ausencia de políticas de transporte.

Quiero aclarar que al decir esto no le estoy cargando las tintas a los intendentes de San José y de Canelones, sino todo lo contrario. Lo que sucede es que en una época algunos soñaron con que podía haber un área metropolitana sin Montevideo, pero eso es imposible. De todos modos, tampoco podría haber un área metropolitana sin los que integran la metrópolis. Ese es el fenómeno que se da actualmente, y por ello tenemos que tomar el camino del medio, que me parece que puede ser el del Consorcio.

SEÑOR PEÑA (Adrían).- El señor ministro fue muy ilustrativo.

En realidad, el director de Tránsito de Canelones también apuesta al Consorcio como una herramienta positiva; por lo tanto, desde todos lados se deberá trabajar para poder instrumentarlo.

Por otra parte, la empresa Cutcsa terminó participando de la entrega de las líneas de Raincoop -esa fue la noticia de los últimos tres días-, que es algo que algunas personas que concurrieron a la Comisión anunciaron hace mucho tiempo. Si se repasan las versiones taquigráficas se podrá advertir que, en varias oportunidades, se anunció que algunas líneas iban a terminar en manos de Cutcsa, aumentando la concentración. Eso fue algo que escucharon parte de la directiva de Raincoop y de los asesores de todos los grupos, lo que ahora se confirma.

Por lo tanto, quisiera hacer algunas preguntas concretas con respecto a esta situación, aunque más adelante voy a hacer referencia a otro tema que también tiene que ver con lo urbano.

En realidad, quiero que ustedes me entiendan, y para ello debo ser sincero. El ministro, obviamente, depende directamente del presidente de la República, el que cuenta con un asesor quien, precisamente, es el presidente de Cutcsa. Por ello estuve repasando noticias de prensa sobre su designación y leyendo una entrevista realizada al señor Juan Salgado, en la que dice que él asesora al presidente de la República, básicamente, en temas de transporte. Entonces, debo preguntar qué participación tiene el presidente en estas decisiones y qué rol cumple Juan Salgado, en virtud de que es asesor en materia de transporte y se reúne con el ministro, el director Nacional de Transporte. En realidad, quisiera saber qué injerencia tiene en las políticas.

Creo que la respuesta a estas preguntas ayudará a la opinión pública a aclarar este tema que, como ustedes entenderán, está contaminado, en la medida en que el asesor del presidente de la República en materia de transporte es el presidente de la empresa que tiene la mayor concentración de líneas y a la que se le adjudican esas otras que no se le iban a otorgar.

Por lo tanto, es bueno que se aclaren ese tipo de cosas, ya que está arriba de todo esto; sin duda ustedes entienden la razón de mi consulta. Para nosotros es importante saber qué rol cumple en materia de transporte el asesor del presidente y qué posición tiene el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en ese sentido, considerando que la autoridad para brindar ese asesoramiento la tiene dicha Cartera.

Por otra parte, quiero hacer una consulta que tiene que ver con la paramétrica y los costos. Me refiero al fideicomiso del gasoil. Es verdad que la regulación la realiza la

Intendencia, pero algunas paramétricas y costos tienen que ver con resoluciones del Ministerio o políticas nacionales.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El fideicomiso del gasoil se promovió desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Por esa razón, queremos saber, en términos generales, en qué consiste el fideicomiso del gasoil y cómo se realiza el reintegro de los montos.

Además, quiero consultar sobre un tema que ha sido muy mencionado; me refiero al premio por eficiencia. En realidad, quisiera saber en qué consiste, cuándo se implementó, qué empresas lo reciben, cuál es el monto que representa, cómo surge, quién tomó la decisión y desde cuándo se otorga.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor diputado Peña realizó algunas consultas con respecto al primer tema, y también en cuanto al segundo, que refiere a los subsidios y fideicomisos existentes, y cómo se aplican. Hemos recibido el planteo, especialmente de empresas de turismo, que señalan que las empresas de transporte interdepartamental reciben un subsidio del gasoil de 3 kilómetros por litro y los ómnibus gastan menos, por lo que tienen un excedente que vuelcan a prestar servicios de turismo. Después tenemos el tema del subsidio del 50% en el interior y el 100% en Montevideo, y los fideicomisos. Además, tenemos la dificultad que se plantea a las empresas en el interior, sobre todo cuando transportan estudiantes y muy pocos pasajeros, por lo que no les cierran los números.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Comparto las preocupaciones que ha expresado el señor diputado Peña. No sé si el ministro sabe cuáles fueron los criterios de distribución de las líneas a las empresas en Montevideo. Llama poderosamente la atención que las líneas de la avenida 18 de Julio estén en manos de Cutcsa, quedando así con el monopolio del corredor de acceso al centro. Queda solo uno de los tres servicios del CA1 en manos de UCOT y el D9, que es un servicio diferencial, que va a otra zona.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Para que quede claro, nosotros no participamos en esa distribución. Es una decisión que tomó la Intendencia de Montevideo en el marco de sus competencias.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Eso me queda claro. Lo que quiero saber es si el señor ministro sabe cuáles son los criterios utilizados.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Acompañamos el proceso con una resolución que firmamos con fecha 13 de junio y que establecía la caducidad de las líneas 221 y 222 y la adjudicación a UCOT y Coetc.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- ¿O sea que el señor ministro desconoce cuál ha sido el criterio?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No, no lo desconozco; lo conozco como lo conoce el señor diputado, pero no he participado en esa decisión.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Entonces no sabe cómo se asignaron.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Lo que sí sé es que esas líneas las manejaba COME, pero en el proceso no participamos y no nos consultaron.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Perfecto.

Quiero hacer unas preguntas puntuales. ¿Por qué se permite, por ejemplo -y eso sí es competencia del Ministerio-, que empresas de Montevideo, como el caso de Cutcsa y hasta hace poco Raincoop, traspasen las fronteras departamentales con boleto urbano, en una competencia desleal, si se quiere, con empresas como Copsa, que tiene fijado por el Ministerio un boleto más caro?

Por otro lado, una inequidad que también se nos ha planteado varias veces por cooperativistas es que las cooperativas pagan IRPF al BPS y las sociedades anónimas pagan un ficto. Eso es una discriminación, porque son costos totalmente distintos para unas y otras. Quiero saber si están al tanto de la situación y si van a tomar alguna medida para subsanarla.

Hay otra situación que también nos preocupa. Son muy importantes los montos que se pagan por el fideicomiso del gasoil, donde Ancap oficia como agente de retención. Me refiero a una cifra que pagan todos los consumidores de gasoil, que administra la Corporación Nacional para el Desarrollo y que después se paga a las empresas con instrucciones de la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio. En los últimos días se anunció que iba a haber un aporte extra del Estado porque no alcanzaba. Estamos hablando de cifras muy importantes.

Por otro lado, nos llega la información de que la paramétrica de consumo que se usa en el interior es de un litro cada tres kilómetros recorridos, debido a la adquisición de unidades que mejoran el rendimiento del combustible. De esta forma, se estarían consiguiendo mejores consumos por parte de las empresas y se seguiría pagando de acuerdo a este paramétrica. ¿Ustedes están al tanto? Esto supondría una diferencia de dinero importante que se estaría pagando.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- En cuanto al tema que ha trascendido en los medios de comunicación respecto a los supuestos US$ 10.000.000 que estaría ganando Cutcsa por estas líneas adjudicadas, ¿cómo se explica eso?

Otra pregunta que hace que este sea un tema nacional es quiénes vamos a pagar el pasivo. Hay un pasivo importante que va a pagar la sociedad en el caso de Raincoop.

En otro orden, quiero referirme a la disposición del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente que obliga a utilizar motores Euro 3. Habría habido una excepción a esta obligación, supuestamente por parte del Ministerio, y se habría autorizado a la empresa Cutcsa a que introdujeran motores Euro 2. La pregunta es si hubo esa excepción, si fue resolución de este Ministerio, en qué ámbito se resolvió y, si fue así, cuántos fueron los coches exceptuados.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En este país, por suerte, hay presidente de la República en ejercicio, elegido por la ciudadanía, es decir que cuenta con el respaldo de la ciudadanía. Ese presidente tiene amigos, elige asesores, desarrolla actividades sociales y, en materia de gobierno, elige y designa a los ministros. Yo para sacar la resolución sobre las líneas 221 y 222 no consulté al presidente de la República porque soy el ministro de Transporte y Obras Públicas. En el marco de mis competencias, siento que tengo el respaldo del presidente de la República para tomar las decisiones que correspondan. En este caso, ni siquiera se me ocurrió consultarlo.

En esa dirección, no admitimos ningún tipo de presión o comentario ni prestamos atención a ningún tipo de especulación periodística. Nosotros hacemos lo que tenemos que hacer. El presidente nos respalda, y el día que entienda que conviene otra solución, tomará la decisión, como corresponde. Digo esto en forma brutal y con cierta pedantería porque tenemos que erradicar ese tipo de chicanas. Yo no sería ministro de Transporte y

Obras Públicas si recibiera por teléfono las órdenes de lo que tengo que hacer; que quede claro. Esto que se hizo es responsabilidad del ministro de Transporte y Obras Públicas.

Las decisiones que se tomaron a nivel de la Intendencia las tomó el intendente, quien también es elegido por la ciudadanía y tiene su equipo de asesores, que trabaja los temas y que tampoco le preguntó al ministro de Transporte y Obras Públicas qué tenía que hacer él, porque tenía la competencia para hacerlo y la obligación de hacerlo para responder a sus ciudadanos. Es notorio que la Intendencia avanzó en una dirección diferente a la que finalmente se concretó, pero esa dirección, que era distribuir los servicios de Raincoop entre las empresas menores, cuando ya estaba decidido el cierre, no pudo concretarse. No debe resultar difícil imaginar que esa situación generó un imprevisto que había que resolver rápidamente y en forma eficaz, de manera que los usuarios pudieran tener una respuesta cierta y creíble.

Es cierto que el fideicomiso del gasoil, que lleva diez años de funcionamiento, ha jugado un rol importante abaratando el combustible de todas las empresas de transporte de todo el país. Fue muy importante en el transporte urbano para impedir el aumento del precio del boleto, pero fue muy importante en todo el país para las empresas interdepartamentales, interurbanas, departamentales y urbanas del interior. El fideicomiso fue un instrumento muy importante, tuvo una dificultad prevista y una dificultad imprevista. La dificultad prevista es que cuando hace diez años promovimos este sistema era porque la venta de gasoil superaba varias veces la venta de nafta. El gasoil se utilizaba en forma inadecuada, inconveniente, en vehículos particulares que se multiplicaban superando, incluso, los volúmenes de gasoil que se utilizaban para la producción. Ese incremento en los volúmenes de gasoil generaba una serie de distorsiones, incluso, en el proceso de refinamiento que obligaba a la comercialización de los excedentes, a la importación del gasoil que faltaba o a la mala exportación de la nafta que sobraba en el proceso de refinado.

Estaba previsto que el fideicomiso del gasoil, aparte del beneficio sobre el precio del boleto en todo el país, iba a tener un efecto regulador. Iba a desalentar el consumo de gasoil y los particulares iban a dejar de preferir el vehículo a gasoil. Además, en ese momento se establecieron algunos cambios en el Imesi para los motores a gasoil así como para los repuestos, de manera de desalentar el uso por particulares del gasoil y lograr una nueva matriz en materia de petróleo refinado. Ese proceso creí que iba a ser más veloz, pero fue más lento y ahora nos encontramos con que el gasoil que se vende está casi a la par a la nafta. Hay que estar atentos a ver cómo evoluciona esto.

En un momento se generó una situación inesperada: a los hechos de Dolores se sumaron la inundación en todo el país y la generación de una emergencia que paralizó las cosechas, los tractores, los camiones y el funcionamiento normal del país. Entonces, hubo un decrecimiento del 34% del gasoil. Este comentario lo recogió el diario *El País*. Esa merma, sumada a ese ajuste previsto, generó defases. Para no crear ningún tipo de inestabilidad adicional resolvimos una transferencia especial para cubrir esas circunstancias que se dieron en abril. En el mes de mayo, afortunadamente, se restableció la ecuación y no es necesaria ninguna transferencia.

Estamos trabajando desde hace algún tiempo para ver de qué manera generamos instrumentos que nos permitan tener respuestas si ese proceso de disminución de la venta de gasoil lleva a que en el futuro quede muy por debajo de la venta de nafta. Ahí se estaría cumpliendo uno de los objetivos del fideicomiso y, además, ese es un factor que nos hace estar atentos. Uruguay se ha transformado desde el punto de vista de su matriz energética, generando otras condiciones donde la dependencia del petróleo se ha

restringido y tenemos una generación abundante de energía eléctrica que podríamos usar, sobre todo en las horas de menor consumo, para promover la transformación del sistema de transporte con el uso, por ejemplo, de energía eléctrica o gas natural.

Es cierto que en los servicios interdepartamentales de media y larga distancia todavía la tecnología nos coloca lejos de poder decir que se puede sustituir el gasoil, pero en el transporte metropolitano, en el transporte urbano, en los servicios de menor recorrido tenemos la obligación de analizar y prepararnos para dar el salto de la transformación tecnológica. Creo que le haría muy bien al Uruguay, no solo por razones ambientales sino también económicas. Efectivamente, tuvimos ese problema en abril y lo resolvimos con una transferencia, pero no podemos dar esta respuesta sin comentar que estamos analizando el sistema. Han pasado diez años y hay que ver cómo evoluciona. Hay otras opciones dado que la tecnología avanzó mucho, el Uruguay cambió su matriz energética, y tenemos que pensar que lo que antes eran sueños debemos empezar a buscar la forma de aplicarlos a la realidad.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- El fideicomiso fue creado en setiembre de 2006 con el propósito de abaratar el precio del boleto en tiempos en que el valor especulativo de la fijación del precio del barril de petróleo jaqueaba permanentemente la necesidad de ajustar las tarifas del servicio público. Fue encomendado por el Poder Ejecutivo a Ancap y a la CND, y el Ministerio participa como regulador de los procedimientos. Esta es una política pública extendida al país en su conjunto y abarca a todas las empresas de transporte. Se otorgan indistintamente por la autoridad departamental o nacional en régimen de concesión o de autorización precaria. Por lo tanto, la información que se contrasta con las declaraciones juradas es la que los reguladores han remitido al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Lo que nosotros realizamos es simplemente la constatación de que los kilómetros declarados y los consumos se compadezcan con la base de datos con la que contamos. Todas las empresas cuentan con un usuario para remitir mensualmente los kilómetros y los consumos a la CND, más específicamente a la Administradora de Fondos creada para gestionar esta política, que es Conafin- Afisa. Esa información se recoge en formato electrónico, que es remitido al cabo del quinto día hábil -que es el plazo para efectuar las declaraciones juradas- y el Ministerio testea esa información con las bases de datos. Si es necesario se efectúan modificaciones, y si no hay objeciones se aprueban. Posteriormente, la CND lleva adelante el trámite para acreditar en cuentas del Banco de la República que tienen las empresas por el hecho de inscribirse para formar parte como beneficiarios de esta política.

Leí en la versión taquigráfica que las empresas que se dedican al turismo expresan que hay otras empresas que pueden competir porque utilizan el precio subsidiado del gasoil. Aclaramos que la malla de empresas inscriptas en el fideicomiso es la que está. Si una empresa declara 100 kilómetros, vamos a controlar que los haya hecho. Según la ficha técnica, serían 3 kilómetros por litro, o sea que se necesitarían 33 litros cada 100 kilómetros. Si gastan menos combustible, se les paga lo que gastaron. Lo que está topeado es la malla. La empresa está colaborando con su propia economía, porque logra un mejor rendimiento y, por lo tanto, su ecuación económica va a ser mejor.

Aquí también hay que hacer un esfuerzo para mejorar los niveles de gestión y de administración de las empresas. Estos instrumentos exigen mejores niveles de eficiencia. Como decía el señor ministro, esto se ha convertido en un instrumento financiero que, en general, los bancos toman como garantía para las operaciones de renovación de flota. Esto le ha significado al conjunto de las empresas de transporte, en todo el país, la posibilidad de renovar sus unidades mediante políticas de cesión de crédito. Ceden lo

que corresponde a la cuotaparte a la que tienen que hacer frente para pagar el leasing, pactados entre cuatro y ocho años como máximo, más allá de que son contados los que toman plazos tan largos.

Sin duda, este es un beneficio muy importante para el sistema, puesto que es un reintegro que permite que los valores tarifarios no estén influidos por el segundo componente de los costos, que es el precio del combustible. Cuando se creó el fondo, hace diez años, había una relación de dos litros y medio de gasoil por cada litro de nafta. Hoy, por la transformación energética, la relación es de un litro de nafta y 1,3 litros de gasoil. Esto ha hecho tener una mirada responsable para prever, en el futuro, medidas que colaboren a mantener esta política que ha sido sumamente beneficiosa en función de que el destinatario es el usuario, que tiene un boleto más al alcance de su bolsillo. Por otro lado, da un respiro económico a quienes nunca habían tenido la posibilidad de un reintegro de este tipo.

SEÑOR PRESIDENTE.- En esta Comisión se denunció que la paramétrica es un litro cada 3 kilómetros; que hay empresas que gastan menos, y por lo tanto, tienen un plus entre lo que cobran y lo que gastan.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- No es así.

SEÑOR PRESIDENTE.- Inclusive, en la versión taquigráfica se dice que una empresa llegó a ganar US$ 300.000 por mes por esa diferencia.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Esa especulación la hemos escuchado muchas veces. Más de una vez hemos realizado controles y auditorías para nuestra tranquilidad, aun pensando que el instrumento funcionaba bien. En alguna de esas circunstancias encontramos trazas de gasoil del otro lado de la frontera. En algún caso hubo suspensión de permisos.

Sabemos que hay sectores que aspiran a ser incorporados a la política de fideicomiso del gasoil. Cuando iniciamos el trabajo para diferenciar el precio del combustible, fundamentalmente pensando en los servicios públicos, el primer intento se frustró porque todos querían estar: los fletes, los camiones chicos, los taxímetros, etcétera. Todos querían participar del beneficio, pero ¿quién aportaba al fondo? Eso quedó por el camino. Se trató de beneficiar al transporte público de pasajeros para bajar el precio del boleto en todo el país, con determinadas paramétricas establecidas y con una forma de participación con escalones regulatorios.

También he leído en la versión taquigráfica que todos creen que son los que menos reciben. Quien menos recibe es el transporte interdepartamental de media y larga distancia. Es un problema del funcionamiento del instrumento, que ha sido exitoso. Las amenazas son los avances de la tecnología, por lo que hay que ver cómo encontramos las mejores respuestas. Siempre hay que perfeccionar el instrumento para que pueda servir al transporte colectivo de pasajeros. No es para los taxímetros, para las camionetas de fletes ni para los ómnibus de turismo.

El problema de las empresas de turismo es la diferencia en el poder económico. Algunas han hecho inversiones importantes, por lo que además de los servicios regulares brindan otras prestaciones. Nosotros pusimos la condición de utilizar los ómnibus para el servicio regular, pero quien tiene capacidad de inversión pueden realizar tareas de turismo y a veces tienen paquetes de clientes. La pelea para estar en ese mercado es dura. En verano, cuando hay mucha actividad, nadie hace un planteo de este tipo. Hay que buscar las soluciones donde estas están, y no procurando convencernos de algo que no es así. Lo hemos hablado con ellos y no nos quieren creer.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- A partir de 2006, la administración de un recurso tan importante como este era algo inédito, en función de que antes no había mecanismos para llevar adelante una política de este tipo. Luego se ideó el sistema de las auditorías para el sistema de compra y consumo de combustible. Ahora participan auditorías especializadas en transporte, que han encontrado mecanismos que les permite hacer el control de todo lo que tiene que ver con la compra y el consumo de combustible.

Naturalmente, esto no está extendido a todo el conjunto. Es para los grandes consumidores, y las auditorías reposan en empresas que dependen del Ministerio y de la Intendencia de Montevideo, donde se concentran las empresas de mayor consumo por el número de coches que tienen.

Este es un tema que hemos conversado en varias oportunidades, porque hay empresas de transporte que antes de que se concibiera esta política ya tenían desarrollado el rubro del turismo y cuentan con agencias de viaje. Este es un requisito del Ministerio de Turismo para participar de todas las demandas que se generan en el circuito turístico. Si la flota está en buenas condiciones les permite participar en momentos de alta demanda, tanto en Montevideo como en la zona del este.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Este es un fideicomiso desde el que, de alguna forma, se estableció un fondo para reintegrar el combustible. En el año 2010, las empresas suburbanas, o sea, las que tienen un alcance de hasta 60 kilómetros, nos plantearon impulsar un fideicomiso para un reposicionamiento de pasivos y un apoyo en lo que tenía que ver con el recambio de flota. Eso ameritó un proyecto de ley, que vino al Parlamento, que se transformó en la Ley N° 18.719 y, luego, hubo un decreto reglamentario. A ese fideicomiso que se generó con emisión de obligaciones y le correspondió -según la participación en el mercado- una determinada cantidad de dinero, lo están amortizando mensualmente desde el 1º de enero de 2012 hasta la fecha, a través del 5% de la recaudación. Ya se ha pagado más de la mitad de este fideicomiso y, seguramente, sobre el primer semestre de 2017 quede definitivamente cancelado.

Pero ese es un fideicomiso que las empresas contrataron por la ley de fideicomisos que se aprobó en diciembre de 2013 en el Parlamento nacional.

El otro subsidio que existe es el relacionado con la bonificación del boleto de estudiantes en todo el país. Esta es una norma que nació en el año 2005, se empezó aplicando para Montevideo, Canelones y San José en el área metropolitana y se extendió a partir del año 2006 a los primeros ciclos de enseñanza pública de todo el país. En el año 2010, se extendió a aquellos alumnos que denominábamos "extra edad", porque no llegaban con los dieciséis años cumplidos a completar el primer ciclo y, por lo tanto, le dimos a esa matrícula -que en ese momento en el país era del orden de los quince mil alumnos-, la posibilidad de completar el primer ciclo hasta los dieciocho años. Después, en el año 2012, se extendió el beneficio al segundo ciclo de la enseñanza pública de todo el país, que alcanza tanto a los liceos, a la UTU, a las escuelas agrarias como a las escuelas rurales. Lo que se generó con este subsidio es que todas aquellas familias que les contrataban a sus hijos cincuenta viajes para ir a estudiar, en lugar de pagarlo la familia hoy eso lo paga el Estado a través de la comunidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Donde hay líneas.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Para todos aquellos casos que nosotros denominamos servicios regulares. Ese es el segundo subsidio que existe en el sistema de transporte público.

Por fuera del transporte público, en el año 2012, en el Congreso de Intendentes, se promovió la necesidad de que aquellos alumnos que estaban por fuera de las líneas

regulares y que, por lo tanto, no tenían cómo acceder a sus lugares de estudio, contaran con la posibilidad de una partida que pudiera financiar esos traslados. Entonces, en el año 2012 se aprobó el Decreto N° 152, y se le dio la potestad a las intendencias de contratar vehículos en condiciones de estar habilitados para el transporte de personas por carretera a los efectos de atender una demanda que en aquel momento era del orden de los mil seiscientos alumnos y que no abarcaba a todas las intendencias del país. Esa política se ha mantenido hasta la fecha con una partida -ya lo he señalado- que empezó siendo de unos treinta y ocho o cuarenta millones y únicamente se ajusta por inflación. Eso hace que muchas veces lo que entra en discusión sean los costos de traslado que puedan llegar a generarse por la demanda de llevar a los chiquilines a sus lugares de residencia, a sus lugares de estudio.

Esos son lo subsidios que hay.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Un señor legislador preguntaba acerca de si los servicios del transporte urbano que salen de Montevideo son de Cutcsa.

No de Cutcsa; todas las empresas salen de Montevideo, todas tienen prolongación de líneas urbanas y están pensadas en los usuarios. Puedo poner más de un ejemplo en el cual la población caminaba dos o más kilómetros para poder tener el beneficio de un ómnibus. Era una zona que estaba descampada y el ómnibus paraba a una cuadra del puente o daba vuelta en el puente, y eso qué lógica tenía. Entonces, lo que procuramos es que en todos esos casos hubiera una prolongación, que si bien es un aumento en el costo en el sector urbano, es un servicio. Claro que después tiene incidencia, porque la gente busca su beneficio, su conveniencia, su interés, pero volvemos a algo que hemos reiterado y que me parece que está en el centro de toda esta preocupación en la que estamos trabajando, y es que el servicio de transporte público de pasajeros existe -así como las empresas y los lugares de trabajo- para servir a los usuarios. Con ese objetivo es que se avanza, buscando solución para a los usuarios y, después, se procura administrar las demás circunstancias.

Otro elemento a destacar es que, en la distribución del fideicomiso desde el principio se establecieron determinados topes. ¿Por qué? Porque había una paramétrica que reconocía determinados niveles de consumo. Hay empresas que consumen más gasoil del que la paramétrica indica. Ese consumo adicional les quedaba afuera, no lo cobraban y no lo cobran; eso es un perjuicio para su economía. Nosotros podemos controlar y auditar el consumo efectivamente registrado, pero lo que no podemos hacer -lo debe hacer la empresa- es el control de que no existan escapes. Más de una empresa lo ha podido constatar en más de una oportunidad, cuando empiezan a perder en determinada circunstancia. Deben tomar en cuenta ese elemento, junto con la elección del tipo de unidades, porque cuando uno compra la unidad, ya está decidiendo si va a tener un nivel de consumo bajo o alto, porque los vehículos en sus catálogos traen sus niveles de consumo. Hay que defender el fideicomiso y, por lo tanto, hay que procurar reconocer determinada norma, y no ir más allá de determinada pauta.

Por otro lado, hay que incentivar el ahorro, y para eso se premia a los que quedan por debajo, para no tentar al diablo. Si hay empresas que, fruto de su organización, de su eficiencia, de sus controles, de su funcionamiento, logran un nivel de consumo que les permite quedar muy por debajo de la referencia de consumo establecida, se las premia. ¿Por qué? Porque no queremos que consuma más sino que siga peleando por consumir menos, porque eso es bueno para la empresa, para el sistema y para el país. Si no incentivamos este menor consumo, si da lo mismo, todos van a ir hacia el tope, y como

hay algunos que se pasan del tope, entonces el sistema no funcionaría tan eficientemente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo insistí con la pregunta del kilometraje y el consumo, y que se pagaba por eso. Ahora, el señor ministro dice que si el kilometraje y el consumo real están por debajo, se da un premio. O sea que, quizás, podemos volver a los 3 kilómetros por litro, se gaste o no

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- A eso me voy a referir.

Si nosotros castigamos no pagándole al que consume por arriba, se incentiva al que consume por debajo, para promover que trate de consumir lo menos posible ya que, de lo contrario, no sería atractivo para él. Lo que queremos es que consuma para abajo y, si lo logra, lo premiamos. Sin embargo, la suma de lo que recibe por su consumo más el premio, le lleva a recibir siempre menos por kilómetro que el que está del tope para arriba. Se podrá discutir acerca del premio, porque nosotros lo fijamos de una manera y en el período anterior hubo una modificación, pero independientemente de eso, una empresa que consume por encima del tope superior -es decir, que le queda combustible sin cobrar cuando está en el tope-, recibe más del fideicomiso por kilómetro que la empresa que recibe menos y, además, el premio. De todas maneras, los que reciben menos y, además, el premio, son un buen negocio para el sistema porque reciben menos por kilómetro. Eso funciona así. Quizás viene la revisión y lo tenemos que ajustar más o menos, pero eso es así y no se dice. Todo el mundo habla del premio -pero no se dice; tal vez no se conozca, por eso lo explico- que por kilómetro, aún el que tiene el premio, recibe menos que el que está cobrando sin premio pero en el margen superior.

Otro asunto que se planteaba y que es cierto, es que hay una diferencia en los aportes a la seguridad social que genera algunos desencuentros. Esto lo hemos analizado, pero no es sencillo encontrar la solución. Hay quienes aportan al BPS por ficto y quienes hacen la liquidación normal, de acuerdo con lo que dice la ley. Esto tampoco es directo; en la liquidación las diferencias existen, pero no son tan fáciles de determinar. No descartamos que si aparece una fórmula para uniformizar los aportes, sería mucho mejor y habría más tranquilidad para todos, pero no depende de nosotros, porque unos actúan como sociedades anónimas y utilizan las leyes que les otorgan derechos a las sociedades anónimas, y otros actúan como cooperativas y utilizan sus leyes. La diferencia no es sustancial, pero existe y en un servicio tarifario nos gustaría encontrar una fórmula, pero no la hemos encontrado, porque se modifican cosas que a veces no dependen solo de nosotros.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Hasta el año 2001 -que trabajé en la Intendencia de Montevideo-, el sistema de aportes era al revés, o sea, los únicos que estaban exonerados de aportes patronales eran las cooperativas, no las sociedades anónimas. Pero en el año 2001, por las dificultades del país se encontró un mecanismo para exonerar de aportes patronales y, cuando se colocó el IVA, también se generó un crédito fiscal que neutralizara que eso se trasladara al precio del boleto, pero le permitía a las empresas descargar el IVA de compras.

Cuando se llevó adelante la reforma del sistema tributario en julio de 2007, todas las empresas urbanas, suburbanas y departamentales y urbanas del interior de país quedaron exoneradas de los aportes patronales; las únicas que tienen un aporte patronal de 7,5% son las empresas interdepartamentales.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Puntualmente, con respecto al premio por eficiencia ¿en qué consiste? ¿De cuánto hablamos en plata? ¿Desde cuándo existe? ¿Cuál fue la modificación? ¿Qué dinero supone? ¿Quién lo recibe?

Acá se ha denunciado -ustedes habrán leído las versiones taquigráficas- que la empresa Cutcsa es la única que hoy recibiría ese premio, y que hasta hace poco lo recibía COME, pero ya no. ¿Ustedes no entienden que eso también contribuye en el proceso de concentración que se viene consolidando en los hechos, viendo la realidad?

El director dijo que la empresa eficiente en el uso del combustible ya de por sí tiene un beneficio. Y me quedo con eso que él dice: que ya tiene un beneficio. Uno también supone que por determinadas cosas siempre va a ser más eficiente la empresa más grande.

Además, esa versión también la dejó aquí el director de la Intendencia de Canelones. Él manifestó -tengo aquí la versión taquigráfica- que no comparte este premio, que cree que genera desequilibrios y que, además, la empresa más eficiente ya tiene el premio por ser eficiente. Le parece que es una política errada la que lleva el ministerio en ese sentido.

Nos quedó pendiente lo relativo a los Euro 2 y Euro 3.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como la señora diputada Araújo, suplente del vicepresidente, no puede ocupar la presidencia y yo me tengo que ausentar por unos minutos, tenemos que votar un presidente *ad hoc.* Propongo al señor diputado Carballo.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Ocupa la presidencia *ad hoc* el señor representante Felipe Carballo)

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- El ministro habla de defender que el centro de todo el sistema tiene que ser el usuario; estamos absolutamente de acuerdo. El centro del sistema es el usuario por definición. Para que el usuario reciba un buen servicio tienen que confluir algunas variables, y una de ellas es tener empresas de transporte sanas, que puedan competir en igualdad de condiciones, ya que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ni las intendencias serán los que trasladen a la población y satisfagan su requerimiento de transporte.

Por lo tanto, el Ministerio y las intendencias tienen la obligación de procurar la equidad entre las empresas para la captación de usuarios del sistema de transporte. En ese sentido, vemos que hay varias inequidades, lo que nos preocupa.

Hace unos instantes le dije al señor ministro que algunas empresas de Montevideo cruzan la frontera del departamento cobrando el boleto urbano, y que compiten con otras que son reguladas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, van a los mismos destinos y ofrecen servicios similares. Naturalmente, los usuarios van a optar por el boleto más barato, porque todos quieren defender su bolsillo, y más en épocas difíciles. Es claro que no está bien que las empresas deban competir en condiciones diferentes para captar al mismo usuario del transporte, ya que los boletos tienen más de $ 20 de diferencia; cuando eso ocurre se empiezan a generar las inequidades.

Por otra parte -esto lo explicó el doctor Martin-, nos interesa conseguir las cifras vertidas a las empresas por el fideicomiso del gasoil, y por ello queremos saber si pueden enviar a la Comisión esa información con respecto a los últimos años.

El tema relativo al boleto estudiantil lo planteamos el 9 de diciembre, ocasión en la que también contamos con la presencia de las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Sin duda, con respecto al boleto estudiantil hay inequidad entre las empresas de Montevideo y las del interior. Digo esto porque las empresas de Montevideo, debido a un acuerdo que se hizo entre el Ministerio y la Intendencia, reciben partidas por el 100%, aunque antes del 10 de abril de 2014 -que creo es la fecha de cumpleaños del señor ministro; creo que nos dijo eso la última vez que concurrió a la Comisión- cobraban el 50%.

(Diálogos)

——Ese era otro ministro.

(Hilaridad)

——De todos modos, la resolución sigue vigente.

Como decía, la inequidad se mantiene, ya que las empresas de Montevideo reciben el 100% del boleto estudiantil, y las del interior solo el 50%, por lo que tienen que cargar con la diferencia. Reitero que este tema ya lo planteamos el año pasado, y que fue mencionado en la Comisión por las empresas, algunas de la cuales concurrieron a esta asesora hace muy pocos días.

Por otra parte, el señor ministro hizo referencia a la eficiencia del gasoil y al consumo de las empresas, pero yo creo que no solo se debe hablar de la eficiencia, porque cuando algunas empresas reciben autorizaciones para traer motores que consumen menos, en los hechos, se generan inequidades, y a la larga se terminan beneficiando con importantes sumas de dinero.

Mi intención -creo que también la de la Comisión- era hablar del sistema de transporte de manera integrada, sobre todo, mirando al futuro.

Hoy tenemos un sistema de transporte que fue diseñado hace un buen tiempo, al que tuvimos que poner algunos parches, tal como se hizo ahora debido a la caída de la empresa Raincoop. Por esa razón la Intendencia de Montevideo tuvo que adjudicar las líneas a otras empresas de transporte; además, esas líneas no van a circular esta semana -lo que es razonable-, ya que las empresas deben realizar las instrumentaciones necesarias.

En síntesis, se está emparchando un sistema viejo, que en los últimos años ha tenido pocos cambios.

Por tanto, quisiera saber si este sería el momento adecuado para diseñar un sistema para Montevideo que pueda ser útil en las próximas décadas. Sé que eso no depende del Ministerio, pero si tomamos en cuenta el sistema metropolitano, cuando se cruza la frontera del departamento se empieza a tener una visión más nacional. Y aunque entiendo lo que dijo el señor ministro con respecto a la competencia de las Intendencias de Canelones y San José, creo que el Ministerio debería tener una función rectora en ese sentido, y colaborar pensando en políticas de largo plazo.

Nosotros consideramos que lo que se ha intentado en Montevideo, que es el BRT, es decir, el sistema de ómnibus con un recorrido rápido -los sistemas de Santiago de Chile y Bogotá son los más conocidos-, no ha funcionado

(Diálogos)

——A veces no se necesita viajar para estar informado. Por supuesto, el señor ministro puede abundar en más detalles, ya que este tipo de intercambios son muy buenos.

Lo que estaba diciendo es que me parece que sería sano apuntar a una intermodalidad en el área metropolitana y, en ese sentido, quisiera saber si hay estudios al respecto y si se está pensando, por ejemplo, en la implementación de algún tren de cercanía con la costa o con ciudades como Las Piedras y La Paz, que son las ciudades dormitorio de Montevideo. También me gustaría saber si se está pensando en la instalación de un metro, considerando que hay ciudades con una población similar a la de la capital de nuestro país que tienen un sistema de metro muy eficiente. Además, no se trataría de una competencia desleal hacia las empresas que actualmente brindan los servicios de transporte, ya que se las podría integrar.

En realidad, quisiera saber si se ha pensado en un plan intermodal de desarrollo de sistemas de transporte colectivo para la capital y la zona metropolitana. Nosotros consideramos que es un tema de actualidad y de futuro, y nos gustaría saber si se está pensando llevar adelante trabajos de este tipo, y conocer la opinión del Ministerio con respecto a esta temática.

SEÑOR PRESIDENTE.- Señores diputados: en diez minutos debemos levantar la sesión.

SEÑORA ARAÚJO (Mary).- Quisiera proponer que se envíe la versión taquigráfica de la sesión del día de hoy -que contiene las palabras del señor Ministro y del señor Director- a las empresas que han concurrido a la Comisión.

Por otra parte, quiero dejar claro que el Ministerio paga por kilómetros, y por los litros efectivamente consumidos; además, ha habido auditorías al respecto. Por lo tanto, es imposible que algunas empresas que se dedican al transporte público de pasajeros, que se hayan visto beneficiadas con el subsidio del gasoil, estén utilizando el excedente del ahorro de combustible para hacer viajes y competir de manera desleal con las empresas de turismo.

SEÑOR MARTIN (Felipe).- Quiero aclarar que no hubo ningún tipo de excepción para que se trajeran vehículo con la norma Euro 2; además, la Dinama tampoco fue la que fijó la norma Euro 3, sino que la resolución la tomó el Ministro Rossi, en su primer período.

En realidad, en ese momento el señor ministro dijo que estaba discontinuándose la matriz de ómnibus en Brasil y que nosotros seguíamos con normas atrasadas. Entonces, se dictó la norma Euro 3 para todo tipo de vehículo, es decir, camiones, ómnibus o utilitarios, aunque esa norma ya no existe. Inclusive, creo que los últimos ómnibus que vinieron al país, al sector urbano, vinieron con la norma Euro 5.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- ¿En qué año sacó la resolución del Euro 3 el señor ministro?

SEÑOR MARTIN (Felipe).- Yo no era director en ese momento, pero creo que fue en el año 2008.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Entonces, al aprobarse esa resolución, al país no podían ingresar vehículos con la norma Euro 2.

SEÑOR MARTIN (Felipe).- En realidad, de acuerdo con los compromisos y contratos que hacen los concesionarios con los importadores, la entrega de vehículos puede demorar sesenta, noventa o ciento ochenta días y, por esa razón, aunque se haya dictado la resolución, siempre se da un plazo. Entonces, cuando se dicta una norma, se dice que a partir de tal fecha, por ejemplo, no se podrán importar vehículos con la norma Euro 2.

Además, en el caso de la norma Euro 3 para camiones y todo tipo de vehículos creo que hubo una prórroga, pero en ningún momento se hizo una excepción.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Hice esa consulta porque aquí se denunció que, en forma excepcional, se había permitido a la empresa Cutcsa hacer una importación de vehículos que no tenían la norma correspondiente, y que había traído más de cien unidades, aunque ya estaba vigente la resolución.

(Diálogos)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- También dicen que tengo un patrimonio muy abundante; que tengo viviendas, taxis, ómnibus, aviones y demás.

Nosotros promovimos el cambio de norma hace diez años, pero siguieron cambiando, por lo que nosotros seguimos corriendo de atrás.

Por otro lado, tal como dijo el señor Martin, en ocasiones los contratos de compra de buses se adelantan a las resoluciones, pero mantienen vigencia. Nos pasaron cosas similares cuando se cerró el registro de camiones, y aparecían reservas de unidades comprometidas y eso, legalmente, no lo podemos desconocer.

Además, pasaron otras cosas; y aprovechando que se hizo ese comentario que me obliga a pensar en el pasado, me gustaría que se recogieran las opiniones de los proveedores y representantes de marcas, y de una serie de vendedores de camiones y ómnibus de la época, quienes estaban furiosos. Inclusive, aparecieron algunos informes técnicos -que nos obligaron a realizar consultas- que resistían el proceso que se estaba iniciando en ese momento, aunque ahora en el mundo creo que ya se utiliza el Euro 9, y aquí el Euro 5.

Creo que deberían tratar de encontrar algún aspecto que descalifique la situación; yo estoy tranquilo y a sus órdenes. Por tanto, cada vez que quieran hacer un planteo yo voy a dar mi respuesta y ustedes después podrán investigar.

En realidad, este asunto me parece bastante viejo, por utilizar un término moderado.

Por otro lado, el señor diputado Olaizola me preguntó si se cuenta con una visión general del transporte y de su futuro. Y debo decir que comparto su inquietud y que estamos pensando en eso; por ello voy a unir lo que él dijo y lo que manifestó el señor diputado Peña a la voluntad de trabajar, porque nosotros tenemos que trabajar en un sistema de transporte que evolucione. En ese sentido, hace un momento hice referencia a la modalidad eléctrica, y a la transformación de los sistemas, porque hay otras cosas. Obviamente, no pude hablar de ello porque desde que llegué no paré de contestar preguntas; en realidad, no me dieron la chance de referirme a esos aspectos.

Sin duda, podemos hablar de las cosas que están en marcha, aunque hay ciertas dificultades, ya que los cambios siempre traen problemas. En realidad, hay cosas que son difíciles de cambiar y otras que a algunos no les conviene cambiar, aunque hay alguna señal en cuanto a la transformación del sistema energético. En ese sentido, una empresa ya presentó un coche eléctrico, que anda circulando por Montevideo, haciendo test con respecto a ese modo de transporte.

Como ustedes saben, cuando presentaron el ómnibus yo no fui, porque creo que deberíamos haber avanzado en definiciones más colectivas y generales antes de hacer una presentación de ese tipo. En dicha presentación estuvo el presidente de la República y la señora Ministra de Industria, Energía y Minería, quien me invitó expresamente, pero

yo, sinceramente, creo que al sistema le hubiera hecho mejor llegar a una definición más general, ya que todavía no está suficientemente maduro, porque las condiciones técnicas, además de ser caras, van a evolucionar mucho en los próximos meses y vamos a tener la posibilidad de contar con variantes en esa materia.

El señor diputado Olaizola también preguntó si estábamos pensando en otras modalidades de transporte, sobre lo que muchas veces se ha hablado. En realidad, nosotros rechazamos hablar de modalidades como el Tren de la Costa, el Premetro y todas esas cosas, con ánimo propagandístico. Desde hace muchos años salen titulares en la prensa anunciando cuestiones de ese tipo solo para tocar el bombo y para que alguno pueda tener unos minutos de prensa, y la verdad es que nosotros no estamos de acuerdo con eso. Sin embargo, no tenemos que descartar esos sistemas -y estamos reuniendo elementos-, porque en la evolución de la tecnología y del país es necesario tener en cuenta todas las alternativas.

También es cierto que tenemos un sector de transporte que tiene características particulares y que no solo se limita a la inversión capitalista; no se trata de empresas que actúan porque tienen determinado capital. En realidad, todas las empresas, inclusive las sociedades anónimas como COME y Cutcsa, están constituidas por una suma de pequeños accionistas que, en realidad, en muchos de los casos, aparte de ser pequeños propietarios, son trabajadores del transporte. Por lo tanto, debemos tener eso en cuenta en todo proceso de transformación, porque no se trata solo de una opción de inversión. Seguramente, si hiciéramos un llamado, vendrían empresas dispuestas a invertir US$ 300.000.000, US$ 400.000.000 o US$ 500.000.000, a poner un Premetro e incorporar tecnología al sistema de transporte, y también a quedarse con la recaudación, porque aunque está decaída, sigue siendo importante, y se recibe al contado y todos los días. Pero si hiciéramos eso, el problema que tenemos actualmente debido a la situación de Raincoop, se multiplicaría. Digo esto por la consecuencia social que tendrían todas las empresas de transporte. Y si miramos para el costado, veremos que Copsa también es una empresa que, además de contar con algunos accionistas más fuentes, suma una serie de pequeños propietarios.

Entonces, para transformar el sistema hay que incorporar tecnología, organizar el trabajo y también tener en cuenta cómo se puede manejar el sistema social, ya que si no lo consideramos pagaremos las consecuencias. Y para eso se necesita el Consorcio Metropolitano, no para que tome resoluciones geniales, sino para empezar a construir una política que necesita de muchos autores.

Coincido con lo que dice el señor diputado en cuanto a que debemos procurar que las empresas sean sanas, que es algo en lo que venimos trabajando desde hace muchos años. En ese sentido, promovimos las auditorías en todas las empresas de transporte, y podemos decir que mucha de la información que tenemos actualmente proviene de ese trabajo, que no se realiza en todo el país porque tiene un costo agregado.

De todos modos, las principales empresas del país, inclusive las del interior, contratan auditorías porque, periódicamente, deben brindar información sobre su situación, pero aún con la realización de auditorías nos suceden cosas como las que vivimos con Raincoop, que lamentamos mucho. Pero, bueno, algunas empresas andan mejor, y otras tienen más complicaciones.

En cuanto al boleto estudiantil, cuando concurrimos al Parlamento por el presupuesto quinquenal anunciamos que considerábamos que sería un aporte la extensión de las partidas para seguir promoviendo y ayudando en ese sentido en el interior del país. El problema es que faltan US$ 10.000.000. Hemos propuesto caminos,

hemos discutido en la interna, y lo dijimos y reiteramos en la Comisión. Cuando la sábana es corta hay que tomar opciones.

El 50% que ahora se transfiere no se transfería nunca. Se empezó a hacer con esta política de promoción del boleto estudiantil. El caso de los estudiantes de las áreas rurales, que no tenían transporte colectivo, era un fenómeno que había existido toda la vida. Afortunadamente, ahora hay un crecimiento de la muchachada que quiere estudiar, y ese crecimiento no es ajeno a que hace algún tiempo se empezó a colaborar con las intendencias para resolver el problema. Ese era un asunto de las intendencias, pero nosotros estamos colaborando. Se pide tanto a las intendencias como al Ministerio más de lo que podemos brindar. Al respecto, leí en las versiones taquigráficas de la Comisión algunos líos difíciles de resolver que se plantearon en Colonia y en San José.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le solicitamos que nos envíe por escrito las inquietudes del señor diputado Peña que no fueron respondidas, como el tema del premio.

Agradecemos la presencia del señor ministro y del director Felipe Martín. Esta reunión de trabajo nos ha venido muy bien para aprender, para conocer y para poder discutir. La próxima concurrencia es por la rendición de cuentas, de modo que veremos cómo seguimos con el tema del transporte.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Podemos combinar y venir en tres o cuatro semanas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos nuevamente por su presencia.

Se levanta la reunión.

===/